

MEJORA COMPETITIVA MEDIANTE REDUCIDA INVERSIÓN NACIONAL EN INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN ARGENTINA

RICARDO MARIO AMÉ

Universidad Nacional de Lomas de Zamora, Argentina.
ingricardoame@gmail.com

RESUMEN

En este trabajo se demuestra que aunque se esgrima que las inversiones han de orientarse hacia la generación de factores de competitividad avanzados y especializados, lo cual no se pone en duda, también las que se aplican a aquellos estructurales básicos y genéricos, aún las poco significativas, pueden intensificar la especialización y mejorar la competitividad de un sector económico que ya la posea en cierto grado. En la década de los 90, la mejora estructural de la vía navegable del río Paraná o Hidrovía, realizada en Argentina, potenció las inversiones del sector oleaginoso, redujo los costos portuarios y de navegación y permitió elevar la competitividad del sector. Este resultado se obtuvo mediante una adecuada conjunción de políticas públicas, participación de la empresa privada y un aporte económico del Estado Argentino insignificante.

PALABRAS CLAVE: COMPETITIVIDAD, INFRAESTRUCTURA, HIDROVÍA.

ABSTRACT

In this paper we want to show that, even though it is believed that investment should be focused towards the generation of advanced and specialised competitiveness factors, without any question, those applied to basic and generic structures, even the least significant ones, could intensify the specialization and improvement of the competitiveness of an economic sector that already

has it to a certain extent. The structural improvement of the Rio Parana navigable via or 'Hidrovia', carried out in Argentina in the 90s, empowered the investment in a specific area, diminished port and sail costs and allowed to rise of the sector competitiveness. This result was obtained through an adequate match of public policies, private enterprises participation though an insignificant economic support of the Argentinian State /government.

KEYWORDS: COMPETITIVENESS, INFRASTRUCTURE, HIDROVÍA.

INTRODUCCIÓN

Las cualidades más importantes de los factores impulsores de la competitividad se relacionan con la generación de ventajas competitivas sustentables.

Algunos autores (Porter, 1991; List, 1856; Zysman y Tyson, 1983; Scott y Lodge, 1985, citados por Porter, 1991) indican que las inversiones han de orientarse hacia aquellos factores avanzados y especializados que generan competitividad significativa y duradera en el tiempo, lo cual es razonable y no se discute en este trabajo.

En el presente estudio queda documentado lo ocurrido en la República Argentina, en la década de los 90, que fue la baja inversión nacional dispuesta para la mejora de la infraestructura de la vía navegable del Río Paraná o Hidrovía, que produjo un impacto positivo en el sector de las oleaginosas argentinas.

Por lo tanto, el foco del análisis se ubica sobre la vía navegable como factor estructural de la competitividad, las inversiones recibidas y el efecto positivo resultante sobre el comercio exterior de Argentina, identificado a través de un sector económico tomado como referencia, cual es el de las oleaginosas de la soja y el girasol.

Se demuestra que aunque se esgrima que las inversiones han de orientarse hacia la generación de factores de competitividad avanzados y especializados, también las que se aplican a aquellos que no lo son, pueden intensificar la especialización y mejorar la competitividad de un sector económico que ya la posea en cierto grado.

El sector oleaginoso argentino de la soja y el girasol

Si se acepta que la competitividad de un sector económico puede entenderse como su inserción y permanencia en los mercados mundiales (Donoso, 2005; Peri y Fiorentino, 2004; Obschatko, 2003; Porter, 1999 y 1991; Obschatko y Forcinito, 1993; Gual y Hernández, 1993; Feenstra, 1989; Baldwin, 1958), el complejo oleaginoso argentino de la soja y el girasol cumple con esa condición.

Este sector económico se compone de las exportaciones de granos de soja y de girasol y de sus derivados: aceites y subproductos de la mollienda comúnmente conocidos como harinas.

Ha representado el 28%, en promedio, de las exportaciones totales de la Argentina en la década del 90, como se muestra en la Tabla 1, con balanza comercial sectorial siempre positiva –porque el mercado interno no es afecto a su consumo– y líder mundial, para igual período, en exportaciones de aceites de soja y de girasol sumadas, como se expresa en la Tabla 2.

TABLA 1
EXPORTACIONES DEL COMPLEJO OLEAGINOSO SOJA-GIRASOL Y SU RELACIÓN CON EL TOTAL DEL COMERCIO EXTERIOR DE ARGENTINA, PERÍODO 1990-2000 (EN MILES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)

año	(1)Total complejo oleaginoso	(2)Total comercio exterior Argentina	Relación de exportación (1/2) %
1990	2.617.128	12.352.532	21,19
1991	2.983.106	11.977.785	24,91
1992	2.752.870	12.234.949	22,50
1993	4.379.319	13.117.758	33,38
1994	5.117.195	15.839.213	32,31
1995	5.941.867	20.963.108	28,34
1996	7.303.129	23.810.717	30,67
1997	7.375.575	26.430.855	27,91
1998	7.180.552	26.433.698	27,16
1999	6.732.163	23.308.635	28,88
2000	8.261.617	26.341.029	31,36

Fuente: Amé (2009).

TABLA 2
PRINCIPALES EXPORTADORES DE ACEITES DE SOJA MÁS DE GIRASOL, PERÍODO 1990-2000 (EN MILES DE TONELADAS)

	Total para el período 1990-2000	Relación de cada exportador sobre el total %,
Argentina	35134	42,72
Brasil	12472	15,17
EEUU	11922	14,73
Unión Europea	10622	12,92
Otros países	12082	14,46
Total mundial	82232	100

Fuente: Amé (2009).

Si bien el cultivo de la soja, y en menor grado el de girasol, se ha difundido en gran parte del territorio argentino, representando, hacia principios del 2002 el 41,6% de la superficie total trabajada (Amé, 2009), la concentración de industrias procesadoras se localiza sobre el margen derecho del río Paraná o Hidrovía.

Entre las principales compañías se cuenta con la presencia de Cargill, Molinos Río de la Plata, Aceitera General Deheza, Bunge, ADM y Vicentín. Estas industrias aportan, en conjunto, el 70% de

la capacidad productiva nacional. Se han instalado construyendo puertos tecnológicamente avanzados y adecuadamente gestionados, aprovechando y potenciando la existencia de redes viales, ferroviarias y aéreas interconectadas y concurrentes a esos puertos. Están distribuidas a lo largo de la rivera de ese río, en un extenso tramo que va desde el puerto de Gral. San Martín (al norte de la ciudad de Rosario), provincia de Santa Fe, hasta el puerto de la ciudad Autónoma de Buenos Aires (Figura 1).

FIGURA 1
**UBICACIÓN DE LA HIDROVÍA EN ARGENTINA
 Y LOS PUERTOS DE SANTA FE, ROSARIO Y BUENOS AIRES**



Fuente: elaboración propia a partir de una imagen satelital obtenida de www.onearth.jpl.nasa.gov.

Las empresas del sector oleaginoso: su historia, evolución e inversiones

La primera fábrica de aceites vegetales que se establece en Argentina lo hace en el año 1876 (Dorfman, 1986).

Durante las décadas de 1930 y 1940 las empresas aceiteras tuvieron sus años de esplendor; procesaban lino mediante el método del prensado continuo y estaban favorecidas por el gravamen impuesto a la importación de aceites comestibles (Dirección Nacional de Programación Económica Regional, 2002).

En los años de la década de los 70 ya existía en el país una industria aceitera instalada, dedicada y dimensionada para atender el mercado interno y en crecimiento, orientándose hacia el mercado mundial, favorecida por el aumento de la producción de granos, transformaciones productivas y tecnológicas, evolución favorable de la demanda mundial y políticas de estímulo a la producción y a la exportación.

Desde mediados de los 80 entran al sector industrial grandes empresas transnacionales, dedicadas a la molienda y exportación de granos, atraídas por la mejor rentabilidad respecto de otros países.

Durante la década de los 90 (período en estudio) las transformaciones políticas, la demanda mundial y el desarrollo tecnológico promueven un impulso muy importante a la actividad.

La proyección de consumo mundial y las perspectivas de incremento de la producción de materia prima impulsa la decisión empresarial a invertir en las distintas etapas de la cadena de valor.

Las inversiones se orientaron a la ampliación de la capacidad procesadora de las plantas, pasando de 48.845 tn/día en el año 1990 a 94.268 tn/día en el año 2000, representando un incremento del 93% (Dirección Nacional de Programación Económica Regional, 2002).

Este incremento obligó a ampliar o construir nuevas terminales portuarias especializadas, aumentar la capacidad de almacenaje y mejorar la eficiencia de transferencia hacia los buques.

En lo que respecta a las inversiones en capacidad de almacenaje el ritmo de incremento desde el año 1985 al año 1991 fue de 12.200 Tn/año en promedio y de 25.500 Tn/año a partir de 1997 y hasta el 2000. En el año 1985 existía una capacidad de almacenamiento de 55.000 Tns. y en el año 2000 era de 364.800 Tns.

La eficiencia portuaria se refleja en que a fin de la década de los 80 el tiempo de estadía en los puertos, en condiciones normales, era de aproximadamente 8 días y para principios del año 2000, se limita a 2 ó 3 días, reduciendo sensiblemente los costos variables.

Las importantes inversiones realizadas por las compañías en función de una proyección de alza en la demanda mundial de aceites requirió de la adecuación de la navegabilidad del río Paraná o Hidrovía, pues de lo contrario, las mejoras no hubieran tenido su reflejo en la utilidad económica.

Vía navegable del río Paraná o Hidrovía

Existe mucha información respecto de las características e importancia del sistema hídrico compuesto por los ríos Paraná-Paraguay conocido como Hidrovía, por lo que este estudio no se focalizará en sus particularidades.

La Hidrovía se extiende por 3432 km desde el Puerto Cáceres, en Brasil, hasta el de Nueva Palmira, en Uruguay, conformando la mayor arteria fluvial de comunicación y transporte entre los países del Mercosur pues sus aguas tocan las costas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Por la Hidrovía salen más del 82% de las exportaciones agropecuarias argentinas. Los buques transportan, además, maderas, minerales,

animales vivos, biocombustibles y gran diversidad de productos.

Desde 1969 los países de la cuenca, formalizaron acuerdos y estudios técnicos, económicos y ambientales con el fin de mejorar las condiciones de navegación de manera sostenible. Los acuerdos giraron sobre la necesidad de promover programas, estudios y obras de interés común. En 1987 declaran de interés prioritario el desarrollo del sistema hídrico Paraguay-Paraná, en el año 1989 se crea el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Estas acciones derivaron finalmente en la mejora estructural de la vía navegable hoy en uso.

Los puertos más importantes relacionados al presente estudio existentes en territorio argentino, todos ellos en la provincia de Santa Fe son el de la ciudad de Santa Fe (véase Figura 1), capital de la provincia homónima, ubicado en el Km. 585 del Río Paraná y a 475 km al norte de la ciudad de Buenos Aires; los puertos de San Lorenzo y General San Martín, ubicados en los Kms. 441 y 452, respectivamente, del Río Paraná y al sur de la ciudad de Santa Fe, y el puerto de Rosario, en el Km. 420 del Río Paraná y a 306 km al norte de la ciudad de Buenos Aires.

San Lorenzo y General San Martín son los especializados del sector oleaginoso pues en ellos (y en su zona aledaña) se concentran la mayor parte de las industrias aceiteras. Entre ambos se despachan el 70% de la producción nacional del complejo de la soja: granos, aceites y sub-productos. El puerto de Santa Fe y Rosario tienen instalaciones multipropósito de uso general y representaron un porcentual un poco por arriba del 20% en dicho complejo oleaginoso.

El río Paraná se caracteriza por su elevado sedimento por lo que, para facilitar la navegación, es necesaria la realización de constantes tareas de dragado.

La profundidad previa a las obras iniciadas en el año 1995, era difusa, ya que no existía un calado uniforme, sino sólo grandes bancos de arena y sedimentos que imposibilitaban la navegación segura. Tampoco contaba con un sistema de señalamiento adecuado impidiendo la navegación nocturna.

Acciones políticas del Estado Argentino

Cabe aclarar que este estudio no tiene por objetivo emitir opinión o evaluar las políticas públicas, económicas y sociales implementadas en la década de los 90 en la República Argentina, sino documentar las acciones realizadas en un factor estructural del comercio exterior de Argentina y en particular su insidencia en la competitividad del sector oleaginoso de la soja y el girasol.

En el marco de decisiones gubernamentales orientadas hacia la eliminación de las regulaciones de las gestiones en manos del Estado Nacional, en el año 1992 se sanciona la Ley de Actividades Portuarias, que permitió la privatización de puertos públicos y la instalación de otros nuevos (Civitatesi, Granato. 2003). Varias empresas privadas, entre ellas del sector oleaginoso, se hacen cargo por concesión de algunos puertos existentes o construyen los propios, reduciendo su costo de actividad portuaria e integrándola a su cadena de valor, mejorando y adaptando las instalaciones a sus necesidades específicas. Las nuevas plantas procesadoras se construyen en el mismo predio portuario.

En el año 1993 el Estado Argentino, mediante licitación pública autorizada por el Decreto N°863/93, convocó a empresas para concesionar el dragado y balizamiento de la Hidrovía en el tramo comprendido entre el Puerto de Santa Fe al Océano Atlántico (Figura 1). El propósito fue adjudicar las obras de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado basado en el principio de riesgo empresario y por el cobro de peaje financiado en parte por el Estado Nacional.

El objetivo del llamado era lograr una profundidad de navegación tal que permitiera el ingreso a los puertos cerealeros de buques Panamax, ya que este tipo de embarcación cuenta con dimensiones máximas que posibilita el paso por el Canal de Panamá. El buque tiene 25.000 Tn de registro bruto, una capacidad de desplazamiento de 60.000 Tn y un calado de 43 pies (medida inglesa de longitud equivalente a 30,48 centímetros). Los buques Panamax representan el 19% de la flota mundial (Bolsa de Comercio de Rosario, s.f).

La concesión fue adjudicada a un consorcio conformado por una empresa nacional y otra extranjera que tomó el nombre de Hidrovía S.A.

El período de vigencia originalmente establecido fue de 10 años contados a partir de la firma del Acta de inicio de la Concesión ocurrida el día 20 de febrero del año 1995.

El día 3 de octubre del 1997 el gobierno nacional a través de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, dependiente del Ministerio de Economía, acuerda con la empresa Hidrovía S.A. la ampliación de los objetivos del contrato de concesión original con el fin de incluir nuevas tareas de dragado, estudios y complementación del sistema de radares en el Río de la Plata, extendiendo la validez de la concesión por 8 años más con vencimiento el 1 de mayo de 2013.

En este acuerdo se prevé el estudio técnico y económico para llevar el calado a 34 pies desde Puerto General San Martín al océano y de 25 pies para el tramo Puerto de Santa Fe a Puerto San Martín el cual sería realizado sin aporte estatal.

Estas disposiciones gubernamentales produjeron efectos positivos sobre el sustento competitivo del sector oleaginoso. Se aceleró el proceso de inversión empresaria, especialmente en la capacidad de almacenaje, molienda, trasvase y servicios portuarios específicos (Dirección Nacional de Programación Económica Regional, 2002).

Inversión del Estado Argentino en la mejora de la infraestructura fluvial de la Hidrovía

La mejora de la infraestructura, como factor de la competitividad, constituye un esfuerzo conjunto del Estado y las empresas organizadas.

En la firma del contrato de concesión, el Estado argentino se hace cargo de una serie de pagos contemplados como de única vez: 32,75 millones de US\$ en concepto de compensaciones por sustitución y reparación de dragas más 5 millones de US\$ a la firma del acta de concesión (Auditoría General de la Nación, s.f).

El día 6 de enero del año 2002 se sanciona la Ley 25.561 (INFOleg, 2002) de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria dejando sin efecto, en los contratos celebrados por la Administración Pública, las cláusulas de ajuste en moneda estadounidense.

En este escenario, la Ley 25.565 –por la que se aprobó el Presupuesto Nacional para el ejercicio 2002–, no previó la partida para atender los compromisos en el marco normativo de la concesión, y por ello el Estado Nacional dejó de subsidiar las tarifas de peaje.

La sustitución del subsidio por un aumento autorizado de la tarifa de peaje que recayó en los usuarios fue muy criticada por diversos organismos tanto públicos, gubernamentales como privados (Dirección de planificación de políticas de transparencia, 2003).

Especialistas de la Bolsa de Comercio de Rosario indicaban que para el año 2012 el aporte del estado Nacional ascendía a 100 millones de dólares anuales, y que las obras realizadas en la Hidrovía significaron *“un ahorro de no menos de 5 a 6 dólares por tonelada despachada, lo que implica alrededor de 400 millones de dólares por año”*.

El subsidio del Estado Nacional se orientaba a mantener el valor del peaje en cifras razonables. Entre el año 1996 y el primer trimestre del año 2000, el estado nacional aportó un total de 196 millones de dólares estadounidenses (Auditoría General de la Nación, s.f). Este valor es significativamente pequeño frente al total de las exportaciones del complejo oleaginoso de la soja y del girasol de 36850 millones de la misma moneda en igual período.

Si bien se observa cierto grado de disparidad en los datos económicos según la fuente consultada es, de todos modos, visible la baja magnitud aportada por el Estado Nacional para una obra de significativa importancia para el comercio exterior argentino.

Inversiones realizadas por la empresa adjudicataria de la concesión de mantenimiento de la Hidrovía

La empresa adjudicataria de la concesión de mantenimiento y señalización realizó las primeras tareas a riesgo empresario. Recibió como aporte del estado nacional las compensaciones por equipos en reparación y un valor fijo a la firma del contrato por única vez como ya se indicó.

Pasado un lapso de 90 días para la adecuación de los equipos y movilización de la flota de dragas, comenzó un período contractual de 6 meses en los cuales la adjudicataria debía profundizar a 22 pies el tramo comprendido entre el Puerto Gral. San Martín y el Puerto de Santa Fe y a 28 pies desde allí al océano.

Estas tareas fueron finalizadas el 31 de diciembre de 1995, momento a partir del cual la concesionaria fue autorizada a iniciar el cobro del peaje sólo para ese tramo a partir del día 6 de marzo del año 1996.

En enero del año 1997 culminaron los trabajos de profundización a 32 pies para el tramo comprendido desde el km 460 al océano.

Por otra parte, y de manera simultánea, se desarrollaron los sistemas de señalización, concluyendo los mismos el 20 de septiembre del año 1996, pudiendo así iniciar el cobro de este servicio. El señalamiento favoreció la navegación comercial mediante la indicación de curvas y otras particularidades del río, permitiendo la circulación durante las 24 horas.

La tarifa del peaje se obtiene mediante un cálculo que contempla una proporción por el servicio de dragado y otra por el de señalización. Es función de la declaración de tonelaje de registro neto del buque (TRN) (Auditoría General de la Nación, s.f) y está especificada en el Decreto 253 del 22 de febrero del año 1995.

Efectos económicos resultantes de la mejora de la vía navegable del río Paraná sobre el complejo oleaginoso de la soja y el girasol

Durante el año 1989 el volumen de mercancías de todo tipo transportado a través de la Hidrovía no superaba los 1,2 millones de toneladas, pasando a unos 16 millones en 1992 y llegando a los 21 millones en 1999 (Prefectura Naval Argentina. 2004)

Diversos especialistas han evaluado el beneficio económico para el complejo oleaginoso derivado de la posibilidad de mayor carga en los buques, gracias a la profundización de la Hidrovía. Antes, los transportes debían completar su carga en el puerto de Buenos Aires, o en los puertos oceánicos de Mar del Plata o Bahía Blanca con el consecuente sobre costos.

Según las características de la embarcación, las de mayor porte han logrado una ganancia de carga que oscila entre 8.000 y 15.000 toneladas (Ibáñez, 2000), este beneficio, sumado al avance

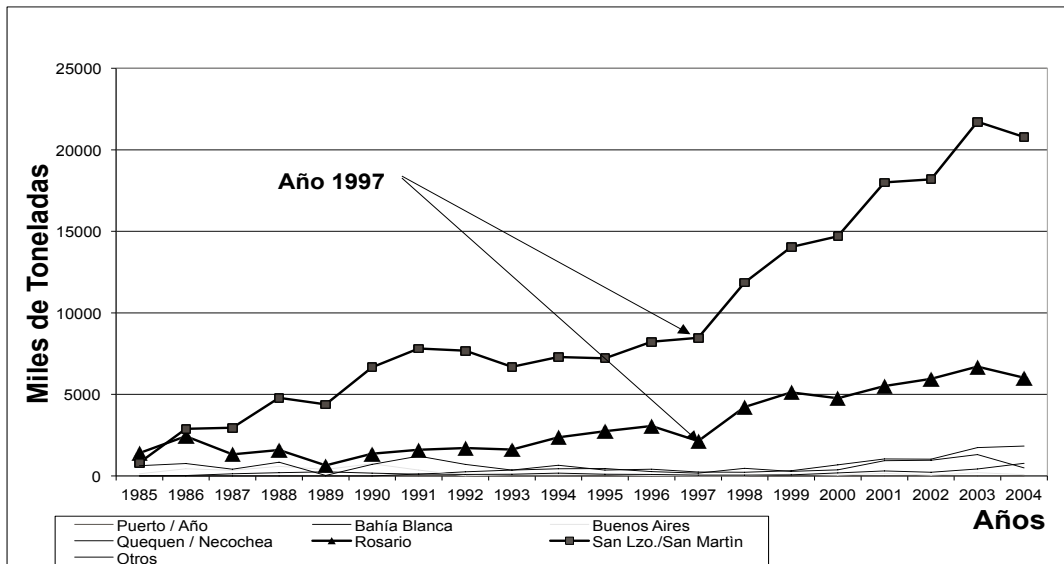
tecnológico de los elevadores, aumentaron la eficacia del uso de las bodegas y la disminución de los costos variables derivados de la espera de pre-embarque y embarque en puerto, obteniéndose una disminución en el costo del flete como ya se indicó anteriormente.

La Comisión de transporte de las Bolsas de Comercio de Rosario y de Santa Fe (Comisión de transporte de las Bolsas de Comercio de Rosario y de Santa Fe.1997) indican que la economía obtenida con la profundización y balizamiento del tramo desde el puerto de San Martín al océano es de US\$ 5 por tonelada. Otros autores opinan que debido a las privatizaciones el costo portuario pasó de 8 ó 10 US\$ /tn en el año 1990 a sólo 3 ó 5 US\$ /tn en el año 1998, poniéndose a la par con los costos portuarios de los Estados Unidos (Schnepf et. al. 2001).

Por otra parte se evidencia el considerable incremento de la inversión privada en instalaciones de almacenaje a partir del año en que se habilita la mayor profundidad de la Hidrovía, comparativamente con las que venían efectuándose con anterioridad a éste hecho.

Otro indicador de los efectos positivos resultantes de la profundización del río es el constante crecimiento de las cifras de despacho de productos del complejo olaginoso de la soja (sobresaliente sobre el del girasol) para los puertos de Gral. San Martín y San Lorenzo. En la Figura 2 se muestra esta evolución para ellos en relación al resto de los puertos sobre la Hidrovía y los oceánicos.

FIGURA 2.
EVOLUCIÓN DE LOS EMBARQUES DE SOJA Y SUBPRODUCTOS, POR PUERTO Y POR AÑO

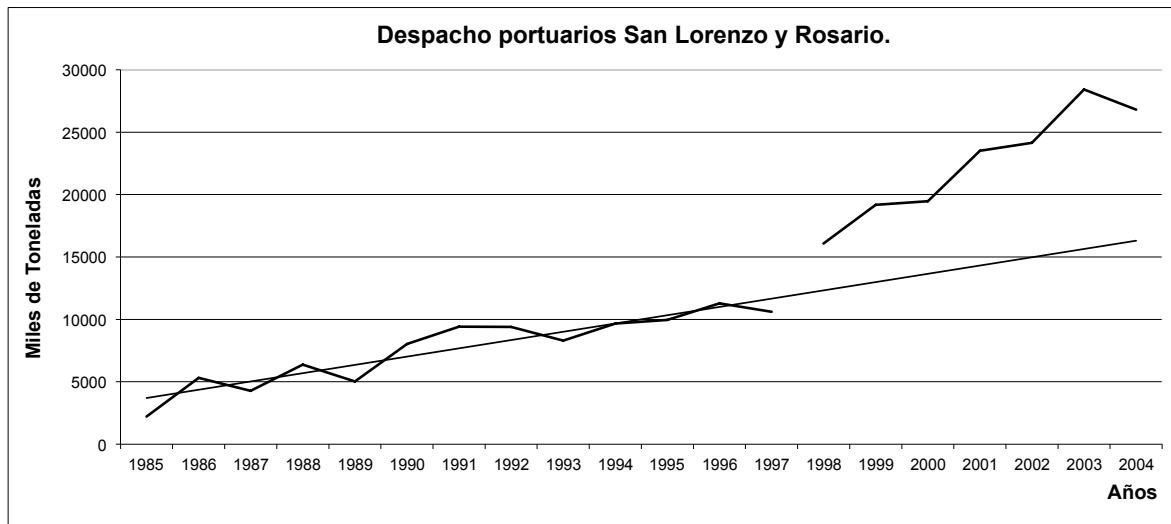


Fuente: Amé (2009).

De la figura 2 se infiere que la evolución de los despachos para las terminales de los puertos de San Lorenzo y Gral. San Martín, hasta el año 1991/92, es de crecimiento constante. Esta característica se estabiliza con una pequeña disminución hasta el año 1997, a partir del cual y coincidiendo con la profundización de la Hidrovía, el crecimiento es sustancial y constante. No ocurre lo mismo con los despachos por el puerto de Rosario, que enseña cifras en un entorno casi constante hasta el año 1997, a partir del cual también presenta un crecimiento, pero de menor magnitud, que para los anteriormente nombrados. Estas dos tendencias percibidas a partir del año 1997 pueden ser atribuidas a la profundización de la Hidrovía y confirman la fortaleza de la especialización en el conjunto portuario de San Lorenzo/San Martín en cuanto a despachos del complejo oleaginoso.

En la Figura 3 se ha trazado el histograma de los despachos portuarios para el complejo oleaginoso de la soja a través de los puertos de Rosario y de San Lorenzo/Gral. San Martín para el período 1985-1997. Sobre este gráfico se trazó la línea de tendencia, que indica las probables cifras de demanda para el período 1997-2000. Como puede verse, la cantidad realmente despachada se ubicó por arriba de la línea de tendencia. El gráfico pone en claro que la cantidad despachada no fue menor a la proyectada. Podría plantearse el interrogante: ¿si no se profundizaba la vía fluvial, podría haberse cumplido con la tendencia? El despacho superior al proyectado a través de los puertos de la Hidrovía, puede deberse tanto a la mejora estructural en su conjunto como a la mayor demanda internacional.

FIGURA 3.
TENDENCIA DE DEMANDA Y DESPACHOS REALES PARA EL PERÍODO 1997-2000



Fuente: Amé (2009).

La cantidad de buques en circulación por la Hidrovía también es un indicador de las mejoras estructurales logradas. Es así que luego de un período de estancamiento entre los años 1992 y 1997, con un tránsito promedio de 503 buques por año, se pasó a una media de 970 en el lapso 1998-2004. Es probable que la mayor cantidad de buques se haya debido a: 1) las mejoras en las instalaciones de almacenaje y en el ritmo de carga, que agilizaron el embarque, disminuyeron el tiempo de estadía y aceleraron la entrada y salida de las embarcaciones; 2) al mismo tiempo que se hicieron las obras de dragado y profundización, se colocaron boyas y sistemas que permitían la navegación nocturna con seguridad; 3) como respuesta a la mayor demanda mundial.

El calado de registro es una característica constructiva del buque y muestra un parámetro para la navegación segura. Sobre este valor declarado se cobra el peaje a su paso por la Hidrovía (como ya se indicó anteriormente). El promedio anual del calado declarado de los buques que navegaron por la Hidrovía transportando carga tipo agricultura, con zarpada desde Prefectura San Lorenzo se mantuvo en el orden de los 7 metros (23 pies) hasta el año 1995, incrementándose a algo más de 8 metros (26 pies) hasta el año 1999. A partir de ese año, el calado crece hasta 11,6 metros (38 pies) en el año 2002, para luego mantenerse en ese entorno. Téngase presente que las normas indican que debe existir una diferencia entre el lecho fluvial de la vía navegable y la quilla del buque de 1 metro (3.28 pies) como mínimo, por razones de seguridad de navegación. Considerando este margen se deduce que se ha pasado de navegar con buques cargados hasta obtener un calado máximo de 5 a 5,5 metros (16 a 18 pies) a buques con un calado de hasta 8 metros (26 pies) con carga.

CONCLUSIONES

La infraestructura que permite el transporte, en este caso por vía fluvial, de los productos de exportación es un factor de la competitividad.

Para el sector oleaginoso argentino es un factor básico y genérico, es decir, no aporta elementos para una competitividad perdurable en el tiempo y es de uso general, pues también es utilizado por otros sectores económicos.

De todos modos, su falta o existencia deficiente atenta contra las posibilidades competitivas de un sector o del país.

En el caso que se presenta se conjugan una serie de acontecimientos inherentes y coordinados que permite pensar en una estrategia negociada entre los inversores privados del sector oleaginoso, especialmente el concentrado en la zona norte de la ciudad de Rosario, y las autoridades nacionales, con un resultado altamente beneficioso para la economía nacional.

Las empresas oleaginosas conscientes del crecimiento esperado de los mercados mundiales, realizan importantes inversiones en equipamiento e instalaciones portuarias. Al mismo tiempo, el campo, gracias a su avanzada tecnología asegura la materia prima en cantidad y calidad.

En el marco de este escenario favorable sólo quedaba resolver la mejora de la vía navegable que asegurara la posibilidad del transporte de productos al menor costo.

El estado Argentino modifica políticas públicas y deposita en una empresa privada la responsabilidad del mantenimiento en condiciones de navegabilidad del río Paraná o Hidrovía, realizando una inversión prácticamente irrelevante.

Este hecho demuestra que es posible potenciar un factor estructural para mejorar y consolidar las características competitivas de un sector económico, realizando inversiones poco significativas.

Resultado de gran importancia, especialmente para aquellos países de escasos recursos económicos y poseedores de sectores económicos potencialmente competitivos.

REFERENCIAS

- Amé, R. M. (2009). *Evaluación de la competitividad nacional del sector oleaginoso argentino de la soja y el girasol*. (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Valencia. España. Recuperado de: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/7522/tesisUPV3223.pdf?sequence=1>)
- Auditoría General de la Nación. (s.f). *Actuación AGN N°588/05*. Recuperado de: http://www.agn.gov.ar/files/informes/2007_113info.pdf
- Baldwin, R. E. (1958). The commodity composition of trade: selected industrial countries, 1900-1954. *The Review of Economics and Statistics*, 40, 50-8.
- Bolsa de Comercio de Rosario. (s.f). *Análisis del transporte marítimo del complejo soja*. (Informativo semanal N° 1261). Rosario. Argentina. Recuperado de: www.centrodenavegacion.org.ar/novedades/news_jun06a.doc
- Civitaresi, H., & Granato, M. (2003). El complejo oleaginoso argentino: algunos factores determinantes de su desempeño exportador. *Revista Argentina de Economía Agraria*, VI (1), 6-12.
- Comisión de transporte de las Bolsas de Comercio de Rosario y de Santa Fe. (1997). *MERCOSUR. Perspectivas de desarrollo. Infraestructura básica de transporte y energía*. Rosario. Argentina.
- Dirección de planificación de políticas de transparencia. (2003). *Caso de estudio: Hidrovía Parana-Paraguay*. Oficina Anticorrupción de la República Argentina. Recuperado de: http://www.agn.gov.ar/files/informes/f_113_07_02_10.pdf.
- Dirección Nacional de Programación Económica Regional. (2002). *Sector oleaginoso. Soja-Girasol*. Ministerio de Economía. Secretaría de Hacienda. Subsecretaría de Relaciones con Provincias. Buenos Aires.
- Donoso, D. S. (2005). Analfabetismo, Competitividad Económica y Desarrollo de la Región del Maule: Aportes para la Discusión. *Panorama Socioeconómico*, 23 (31), 157-177.
- Dorfman, A. (1986). *Historia de la Industria Argentina*. Buenos Aires. Hyspamérica Ediciones Argentina.
- Feenstra, R. (1989). Trade Policies for International Competitiveness. *The University of Chicago Press*. Chicago. Estados Unidos.
- Gual, J., & Hernández, A. (1993). *La competitividad sectorial de la industria española*. DI N° 250. IESE Business School. Universidad de Navarra.
- Ibáñez, C. M. (2000). *Costos portuarios argentinos, su transformación. Relación con los principales puertos del mundo*. Ministerio de Economía. Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Dirección Nacional de Mercados Agroalimentarios. Dirección de Mercados Agroalimentarios. Buenos Aires.
- INFOleg. (2002). *Ley 25561*. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Recuperado de: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/71477/norma.htm>
- Obschatko, E., & Fornicito, K. (1993). *Análisis de la competitividad del complejo agroindustrial argentino en el mercado de la OCDE. Una aplicación del modelo CAN*. IICA Oficina en Argentina. Buenos Aires.
- Obschatko, E. (2003). *El aporte del sector agroalimentario al crecimiento económico argentino 1965 – 2000*. IICA Oficina Buenos Aires. Buenos Aires.
- Peri, G., & Fiorentino, R. (2004). Competitividad y dinamismo en las exportaciones agroindustriales argentinas con especial referencia al MERCOSUR. *Cuadernos del CEA-gro N°6*. Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Argentina.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires. Ediciones B Argentina SA.
- Porter, M. (1999). *Ser Competitivo. Nuevas aportaciones y conclusiones*. Bilbao. España. Deusto SA.
- Prefectura Naval Argentina. (2004). *Estadísticas propias*. (datos estadísticos entregados al autor de manera personal).
- Schnepf, R. D., Dohman, E., & Bolling, C. (2001). *Agriculture in Brazil and Argentina: Developments and Prospects for Major Field Crops*. (Agriculture and Trade Report. WRS013). Market and Trade Economics Division. Economic Research Service. U.S. Department of Agriculture.

Terra Noticias. (27 de noviembre, 2012). *Destacan que dragado de la hidrovía del Río Paraná reduce costos de despacho y desarrolla las agroindustrias.* (informe periódico). Recuperado de: <http://noticias.terra.com.ar/destacan-que-dragado-de-la-hidrovia-del-rio-parana-reduce-costos-de-despacho-y-desarrolla-las-agroindustrias,d22b4d295624b310VgnCLD2000000dc6eb0aRCRD.html>

Recibido: 15 de setiembre de 2014

Aceptado: 20 de enero de 2015